

bemærkninger om fortolkningen af denne passus, idet bemærkes, at der ved udeladelsen af ordet „faktisk“ ikke er tilsigtet nogen realitetsændring.

#### Til § 2.

Af redaktionelle grunde er udkastets § 2 delt i 2 paragraffer, § 2 omfattende udkastets § 2, stk. 1—8 og § 3 omfattende udkastets § 2, stk. 9.

Som anført i bemærkningerne til § 1 er 2. led af definitionen af *vej* flyttet til § 1. Forslagets definition af *vej* omfatter herefter alene 1. led af udkastets definition af *vej*.

I definitionen af *kørebane* har man udtrykkelig udtalt, at cyklesti ikke direkte henhører under kørebanen. Dette svarer til, hvad der almindeligt antages, selv om det ikke klart fremgår af den nu-gældende formulering af færdselslovens § 1, stk. 4, sidste punktum. Forslagets formulering er blot en tydeliggørelse af færdselsudvalgets definition.

Definitionen af *køretøj* er af sproglige grunde ændret; den gældende motorlovs ordvalg i definitionen af *motorkøretøj* (motorlovens § 2, stk. 1) er derved bibeholdt.

Justitsministeriet kan tiltræde udkastets bestemmelse om, at *cykler med hjælpemotor* anses som cykler, hvor ikke andet er bestemt; men man anser det — som også anført i færdselsudvalgets bemærkninger — for en absolut forudsætning herfor, at det ikke tillades, at hjælpemotorer til cykler indrettes, så at de kan fremdrive cyklen med større hastighed end 30 km i timen. Medens man iøvrigt finder det rimeligt under hensyn til uklarheden om den tekniske udvikling på området, at justitsministeren fastsætter, hvilke forskrifter en med motor udstyret cykel skal opfylde for at kunne anses for cykel med hjælpemotor, har man derfor fundet det rigtigst i selve lovbestemmelsen at fastslå hastighedsbegrænsningen til 30 km i timen. En lignende bestemmelse findes i øjeblikket i justitsministeriets bekendtgørelse af 27. november 1953 om cykler med hjælpemotor; denne bestemmelse søges gennemført ved, at hjælpemotorer skal typegodkendes, og for at sikre, at motorer ikke ændres af fabrikanten eller importøren efter typegodkendelsen, foretages der stikprøvevis kontrol af motorerne. Det er hensigten at fortsætte med denne stikprøvevis kontrol, og såfremt det viser sig, at motorer kan fremdrive en cykel med større hastighed end 30 km i timen ad vandret vej, agter man om fornødent at tilbagekalde meddelte typegodkendelser.

I definitionen af *sidevogn* er tilføjet „ethjulet“. Man tilsigter herved at hindre omgåelse af motorvognsreglerne.

Under V har man i tilslutning til definitionen af

*udrykningskøretøj*, som er uændret bortset fra en redaktionel ændring, tilføjet en henvisning til bestemmelsen i § 72 for derved at tilkendegive, at der i loven er åbnet adgang for andre motorkøretøjer til i særlige tilfælde at foretage udrykningskørsel.

Definitionen af *blokvogn* er ændret, idet sidste afsnit af udkastets definition „som er beregnet til at transportere gods af en sådan beskaffenhed, at transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde“ er ændret til „som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods“. Efter justitsministeriets opfattelse karakteriseres køretøjet som sådant bedre ved denne formulering, hvorimod udkastets formulering snarere indeholder en anvisning til myndighederne med hensyn til, hvad der bør lægges vægt på ved afgørelsen af, om tilladelse til blokvognskørsel bør meddeles. En sådan regel hører rettest hjemme i afsnittet om færdselsregler, hvor den da også allerede findes, jfr. udkastets § 47.

Under VII har man udeladt definitionerne af *standsning* og *parkeringsplads*, idet man anser disse for overflødige.

Med hensyn til definitionen af *lygteændings-tiden* bemærkes, at man kan tilslutte sig den af færdselsudvalget foreslåede udvidelse af begrebet. Til færdselsudvalgets udtalelser om den lempelige fortolkning af bestemmelsen for cyklister, der ikke har medtaget lygter, bemærkes, at justitsministeriet er enig i, at der ved anvendelsen af bestemmelsen gør sig en forskel gældende, navnlig mellem motordrevne køretøjer og cykler. Denne forskel beror imidlertid især på cyklernes væsentlig langsomme kørsel og den deraf følgende mindre fare for andre vejfarende. Dette medfører, at det efter omstændighederne vil være forsvarligt i tilfælde af let tåge at benytte cykel uden lygte. Ved pludselig indtrædende tæt tåge vil der også for cyklister være ubetinget pligt til lygteføring.

#### Til § 3.

Bestemmelsen svarer til udkastets § 2, stk. 9, men er formuleret, således at den svarer mere direkte til den gældende motorlovs § 2, stk. 6. Det fastslås for det første — som nu — udtrykkeligt, at justitsministerens afgørelse er endelig, og dernæst præciseres det, i hvilke tilfælde forhandling med ministeren for offentlige arbejder skal finde sted, nemlig når tvivlen har betydning i afgiftsmæssig henseende.

#### Til § 4. (§ 3).

Stk. 1 er ligegyldende med udkastet.

I stk. 2 har man — på samme måde som i den